

20.03.97

EU - Fz - In - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von
Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen

KOM(97) 55 endg.; Ratsdok. 6161/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 20. März 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 19. Februar 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen (Luftverkehr)" beraten.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

BEGRÜNDUNG

Im Februar 1996 wurden 176 europäische Passagiere bei einem Flugzeugabsturz in der Dominikanischen Republik getötet. Daraufhin forderten sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat die Kommission auf, mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit — insbesondere im Zusammenhang mit ungenügend sicheren Unternehmen, die Luftverkehrsdienste in die und aus der Union anbieten — zu untersuchen.

Daraufhin setzte die Kommission eine hochrangig besetzte Gruppe ein, die sie in allen Fragen im Bereich der Luftverkehrssicherheit unterstützen soll. Gestützt auf den Beratungen dieser Gruppe hat die Kommission eine Mitteilung unter dem Titel "Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit"¹ vorgelegt. In ihr werden alle von den Gruppenmitgliedern ins Auge gefaßten Maßnahmen beschrieben, aus denen eine kohärente und umfassende Strategie zur Erreichung der vom Rat und vom Europäischen Parlament festgelegten Zielsetzungen bestehen sollte. Abschließend enthält diese Mitteilung einen Aktionsplan, der sowohl dem dringenden Bedarf Rechnung trägt, sondern auch die längerfristig zu erarbeitenden Komponenten der Strategie aufzeigt.

Vor allem aber zeigt die Mitteilung, daß allgemein Einigkeit darüber herrscht, daß dringend ein System zur Prüfung des Sicherheitsniveaus von gemeinschaftsfremden Luftverkehrsunternehmen geschaffen werden muß, die Flugdienste in die und aus den EU-Mitgliedstaaten betreiben.

Die hochrangig besetzte Gruppe betrachtete zunächst die Vorgehensweise der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA, die systematisch für alle Unternehmen, die die USA anfliegen wollen, ob die zuständigen Behörden in den jeweiligen Zulassungsstaaten in der Lage sind, ihre ICAO-Verpflichtungen im Hinblick auf Sicherheitsuntersuchungen zu erfüllen. Nach Auffassung der Gruppe wäre ein solches Programm für Europa jedoch nicht geeignet. Vielmehr erscheint es hier sinnvoller, ein Verfahren zu wählen, das einsetzt, wenn bei Luftverkehrsunternehmen Sicherheitsmängel nachgewiesen oder

¹ Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Bericht der hochrangig besetzten Gruppe, eingesetzt gemäß der Ratsentscheidung vom 11. März 1996, gerichtet an das Europäische Parlament und an den Rat, SEK(96) 1083 endg. vom 12.06.1996.

vermutet werden; diese Vorgehensweise wird in der Mitteilung als SAFA-Verfahren² bezeichnet.

Dementsprechend kündigte die Kommission in ihrem Aktionsplan an, daß sie beabsichtige, "den Entwurf einer Richtlinie [vorzulegen], welche das SAFA-Verfahren zur Untersuchung gemeinschaftsfremder Luftfahrtunternehmen formalisiert und die dafür erforderlichen Kooperationseinrichtungen schafft, in denen Informationen ausgetauscht und analysiert und Schlußfolgerungen gezogen werden. Die Richtlinie sollte die Mitgliedstaaten auch verpflichten, ein Flugverbot für Luftfahrzeuge auszusprechen, die sich als gefährlich herausgestellt haben oder bei denen ein solcher Verdacht besteht".

Die praktischen Aspekte des SAFA-Verfahrens werden derzeit von den Gemeinsamen Luftfahrtbehörden (JAA) im Auftrag der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) erarbeitet. Da dieses Verfahren in den Zuständigkeitsbereich der ECAC fällt und nicht im Rahmen des JAR-Code-Systems veröffentlicht werden wird, findet die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91³ keine Anwendung.

Ziel dieses Vorschlags ist daher die Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für die Einführung und praktische Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, der den Mitgliedstaaten in Übereinstimmung mit dem Subsidiaritätsprinzip genügend Spielraum für eine individuelle oder — falls sie dies als angemessen betrachten — gemeinsame (z.B. innerhalb der JAA) Festlegung der entsprechenden Mechanismen läßt.

² Safety Assessment for Foreign Aircraft (Sicherheitsuntersuchung für ausländische Luftfahrzeuge)

³ Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt, ABI. Nr. L 373 vom 31.12.1991, S. 4.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Vorschlags hat die Kommission seine Vereinbarkeit mit dem Subsidiaritätsprinzip geprüft; dazu wurden die nachstehenden Punkte betrachtet.

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt, und worin besteht die gemeinschaftliche Dimension der Angelegenheit?

Mit dem dritten Luftverkehrspaket wurde ein Luftverkehrsbinnenmarkt geschaffen, in dem die Bestimmungen über die Erbringung von Luftverkehrsdiensten weitestgehend harmonisiert sind; dies bildet eine zufriedenstellende Grundlage für die Erhöhung der Sicherheit der mit dem Flugzeug reisenden Bürger der Gemeinschaft.

Jüngste Erfahrungen zeigen, daß Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern, die die Flughäfen der Gemeinschaft anfliegen, nicht immer die grundlegenden internationalen Sicherheitsstandards erfüllen und somit eine Bedrohung für Bürger der Gemeinschaft darstellen, die mit diesen Unternehmen fliegen oder in der Nähe von Flughäfen leben. Zur Lösung dieses Problems führen einige Mitgliedstaaten bereits Vorfeldinspektionen von gemeinschaftsfremden Luftfahrzeugen durch; dies erfolgt jedoch unkoordiniert. Zweck dieser Richtlinie ist es, derartige Inspektionen für das gesamte Gebiet der Gemeinschaft vorzuschreiben.

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Für die geplante Maßnahme ist die Gemeinschaft nicht ausschließlich zuständig.

- c) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht, welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Vereinzelte Maßnahmen bestimmter Mitgliedstaaten sind weniger effizient als ein koordiniertes Vorgehen mit einem Informationsaustausch, der eine frühzeitige Bestimmung eventueller Mängel ermöglicht. Darüber hinaus würden die Mitgliedstaaten von einer gemeinsamen Haltung gegenüber Drittländern profitieren und vermeiden, daß mangelbehaftete Luftfahrzeuge auf andere Flughäfen umgeleitet werden, wo keine derartigen Inspektionen vorgenommen werden.

- d) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Für ein homogenes, effizientes und gut koordiniertes Vorgehen müssen Rechtsvorschriften in Form einer Richtlinie oder Verordnung erlassen werden.

- e) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Eine Rahmenrichtlinie mit Zielvorgaben, die von den Mitgliedstaaten — mit bestimmten Freiheiten — angewandt werden müssen, wird als ausreichend angesehen. Aufgrund des technischen Charakters der Angelegenheit und der Notwendigkeit einer effizienten Koordinierung und eines Informationsaustausches, mußten jedoch bestimmte Aspekte eingehender betrachtet werden.

Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluß, daß der Vorschlag mit dem Subsidiaritätsprinzip vereinbar ist.

Die internationalen Sicherheitsstandards, deren Einhaltung geprüft werden muß, sind in den Anhängen zum Abkommen von Chicago aus dem Jahr 1944 enthalten, dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind. Die Kommission hat sichergestellt, daß der Vorschlag nicht mit den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen des Abkommens von Chicago zuwiderläuft, indem die zwingend vorgeschriebenen Inspektionen auf solche Luftfahrzeuge beschränkt wurden, bei denen mögliche Mängel angezeigt sind; demgegenüber wurde auf jede Forderung nach systematischen Stichproben-Inspektionen verzichtet, da solche Inspektionen als nicht abkommensgemäß angesehen werden könnten. Eine ausführliche Betrachtung der entsprechenden Bestimmungen des Abkommens von Chicago findet sich in der bereits angesprochenen Mitteilung "Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit".

BEMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Artikel 1

Dieser Artikel enthält die Zielsetzung der Richtlinie.

Artikel 2

In diesem Artikel ist der Geltungsbereich der Richtlinie festgelegt. Ausgenommen sind Leichtflugzeuge, die nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr eingesetzt werden, sowie Staatsluftfahrzeuge.

Artikel 3

Dieser Artikel enthält die erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Artikel 4

In diesem Artikel sind die Informationen beschrieben, die die Mitgliedstaaten im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung sammeln. Dazu gehören alle in einer außergewöhnlichen Situation allgemein verfügbaren Informationen über das Luftfahrzeug und dessen Betreiber, die Berichte über durchgeführte Vorfeldinspektionen, Informationen über die Maßnahmen im Anschluß an erste Vorfeldinspektionen sowie Informationsmaterial aus anderen Quellen als den zuständigen Behörden. Des weiteren wird auf ein Musterformular im Anhang verwiesen. Dies gewährleistet die erforderliche Flexibilität im Hinblick auf eine Änderung des Formulars auf der Grundlage praktischer Erfahrungen; in einem solchen Fall müßte der Anhang nicht geändert werden.

Artikel 5

Mit diesem Artikel werden die Mitgliedstaaten zur Durchführung von Vorfeldinspektionen von Luftfahrzeugen verpflichtet, bei denen der Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht. Ferner beinhaltet der Artikel Vorschriften zum dabei anzuwendenden Verfahren, das ebenfalls in einem Anhang skizziert ist, der auch ein Musterformular enthält (hier gelten dieselben Bemerkungen wie für den vorherigen Artikel). Die genaue Festlegung des Verfahrens wird den Mitgliedstaaten überlassen, wodurch sie die Möglichkeit erhalten, das gegenwärtig von den JAA im Auftrag der ECAC erarbeitete Verfahren anzuwenden.

Artikel 6

Dieser Artikel beschreibt den Informationsaustausch, mit dem die gemeinschaftsweite Abdeckung des gesamten Systems gewährleistet wird. Die genaue Vorgehensweise im

Hinblick auf die Schaffung kompatibler Datenbanken und den Informationsaustausch bleibt den Mitgliedstaaten überlassen, wodurch sie die Möglichkeit erhalten, die gegenwärtig von den JAA im Auftrag der ECAC ausgearbeitete Infrastruktur zu nutzen.

Artikel 7

Mit diesem Artikel soll der Schutz der Informationsquellen, insbesondere die freiwilligen Beiträge der Besatzung des untersuchten Luftfahrzeugs, gewährleistet werden; damit wird sichergestellt, daß derartige nützliche Informationen gegeben werden können, ohne Repressalien befürchten zu müssen.

Artikel 8

Mit diesem Artikel werden die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, ein Flugverbot für gefährliche Luftfahrzeuge auszusprechen, und die damit zusammenhängenden Maßnahmen werden festgelegt. Darüber hinaus wird den betroffenen Betreibern ein Einspruchsrecht gewährt.

Artikel 9

Dieser Artikel regelt die Möglichkeiten der Kommission im Fall von Problemen, die bei einer Sicherheitsuntersuchung entdeckt wurden. Je nach Schwere dieses Sicherheitsrisikos können verschiedene Maßnahmen getroffen werden.

Artikel 10

In diesem Artikel sind die Verfahren festgelegt, auf deren Grundlage Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie getroffen werden.

Artikel 11

In diesem Artikel ist das Verfahren festgelegt, nach dem im Zusammenhang mit der Anwendung der Artikel 9 und 10 ein beratender Ausschuß eingesetzt wird.

Artikel 12 bis 15

Diese Artikel regeln Verfahrensfragen.

**VORSCHLAG FÜR EINE RICHTLINIE DES RATES ZUR EINFÜHRUNG
EINER SICHERHEITSUNTERSUCHUNG VON FLUGZEUGEN AUS
DRITTLÄNDERN, DIE AUF FLUGHÄFEN IN DER GEMEINSCHAFT LANDEN**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission⁴,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁵,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß dem in Artikel 189 c EG-Vertrag festgelegten Verfahren⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Sowohl in der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 15. Februar 1996⁷ als auch in den Schlußfolgerungen des Rates vom 11. März 1996 wurde betont, daß die Gemeinschaft aktiv werden und ein Konzept entwickeln muß, mit dem die Sicherheit ihrer Bürger, die mit dem Flugzeug reisen oder in der Nähe von Flughäfen leben, erhöht wird.

Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament bereits eine Mitteilung mit dem Titel "Entwicklung einer Gemeinschaftsstrategie zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit"⁸ vorgelegt.

In dieser Mitteilung wird ausgeführt, daß die Sicherheit deutlich erhöht werden kann, wenn sichergestellt wird, daß Luftfahrzeuge in vollem Umfang den internationalen Sicherheitsstandards genügen, die in den Anhängen zum Abkommen über die

4 ABI. Nr. C

5 ABI. Nr. C

6 Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ..., Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... und Beschluß des Europäischen Parlaments vom

7 Entschließung B4-0150/96, ABI. Nr. C 65 vom 04.03.1996, S. 172.

8 Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Bericht der hochrangig besetzten Gruppe, eingesetzt gemäß der Ratsentscheidung vom 11. März 1996, gerichtet an das Europäische Parlament und an den Rat, SEK(96) 1083 endg. vom 12.06.1996.

internationale Zivilluftfahrt enthalten sind, das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnet wurde.

Die Erfahrung zeigt, daß die internationalen Sicherheitsstandards in Drittländern nicht immer uneingeschränkt durchgesetzt werden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Gemeinschaft muß die Überwachung der Einhaltung der internationalen Standards künftig von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft selbst auf ihren Flughäfen sichergestellt werden.

Unter Berücksichtigung des Subsidiaritätsprinzips sollten die Bestimmungen und Verfahrensregeln für Vorfeldinspektionen, einschließlich der Möglichkeit eines Flugverbots, harmonisiert werden, um eine kohärente Umsetzung auf allen Flughäfen zu gewährleisten, wodurch auch vermieden würde, daß nur gewisse Bestimmungsflughäfen ausgewählt werden, um eine gründliche Kontrolle zu vermeiden. Mit einem harmonisierten Konzept zur uneingeschränkten Durchsetzung dieser internationalen Standards durch die Mitgliedstaaten werden Wettbewerbsverzerrungen vermieden; in ihren Beziehungen mit Drittländern können die Mitgliedstaaten darüber hinaus von einer gemeinsamen Haltung profitieren.

Informationen, die in einem Mitgliedstaat gesammelt werden, sollten auch allen anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden, um die möglichst effiziente Überwachung der Einhaltung von internationalen Sicherheitsstandards durch ausländische Luftverkehrsunternehmen sicherzustellen.

Aus den oben genannten Gründen besteht auf Gemeinschaftsebene ein Bedarf an einem Verfahren für die Untersuchung ausländischer Luftfahrzeuge sowie an damit zusammenhängenden Kooperationsmechanismen zwischen den Mitgliedstaaten, auf deren Grundlage Informationen ausgetauscht und analysiert sowie Schlußfolgerungen gezogen werden können.

Luftfahrzeuge, die zu jedem gegebenen Zeitpunkt in der Gemeinschaft landen, werden einer Inspektion unterzogen, wenn der Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht.

Aufgrund des besonderen Charakters sicherheitsbezogener Informationen kann deren Sammlung nur sichergestellt werden, wenn die ordnungsgemäße Nutzung dieser Informationen und die Vertraulichkeit ihrer Quellen sichergestellt sind.

Jede Nichtübereinstimmung mit den internationalen Sicherheitsstandards muß behoben werden. Für Luftfahrzeuge, an denen entsprechende Maßnahmen vorgenommen werden müssen, ist, sofern die betreffenden Mängel ein eindeutiges Sicherheitsrisiko darstellen, ein Flugverbot auszusprechen, bis die Einhaltung der Standards wieder gewährleistet ist. Das Recht auf Einspruch gegen derartige Entscheidungen sollte gewährt werden.

Wenn der Flughafen, an dem die Inspektion durchgeführt werden soll, nicht über angemessene Einrichtungen verfügt, muß die zuständige Behörde eventuell den Weiterflug des Luftfahrzeugs zu einem geeigneten Flughafen genehmigen, sofern die Bedingungen für einen sicheren Flug erfüllt sind.

Es muß dafür gesorgt werden, daß die Kommission in sicherheitskritischen Fällen rasch Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit treffen kann. Ebenso muß es der Kommission möglich sein, kurzfristig Maßnahmen zur Erfüllung der in den Artikeln 4, 5 und 6 festgelegten Anforderungen zu treffen. Zu diesem Zweck sollte ein Ausschuß eingesetzt werden, und es sollte ein Verfahren für eine enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß festgelegt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Zielsetzung

Mit dieser Richtlinie soll ein Beitrag zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit geleistet werden; zu diesem Zweck werden Luftfahrzeuge aus Drittländern geprüft, wenn der Verdacht besteht, daß sie nicht in Übereinstimmung mit den internationalen Sicherheitsstandards betrieben werden, es werden Informationen über eventuelle Mängel gesammelt und verbreitet, um eine solide Grundlage für die Verabschiedung von Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Flugreisenden zu schaffen, und verschiedene Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Mängel werden festgelegt.

Artikel 2

Geltungsbereich

Diese Richtlinie gilt für Luftfahrzeuge aus Drittländern, die auf Flughäfen in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft landen.

Staatsluftfahrzeuge gemäß der im Abkommen von Chicago festgelegten Begriffsbestimmung sowie Luftfahrzeuge mit einem Höchst-Startgewicht von weniger als 5700 kg, die nicht im gewerbsmäßigen Luftverkehr betrieben werden, sind vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.

Diese Richtlinie beeinträchtigt jedoch nicht das sich aus gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften ergebende Recht der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Durchführung von Inspektionen an allen Luftfahrzeugen, die auf ihren Flughäfen landen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie und ihrer Anhänge bedeutet

"Zuständige Behörde" eine Verwaltungsstelle, Behörde oder von einem Staat benannte Organisation, die Inspektionen von Luftfahrzeugen durchführt;

"Vertraulicher Bericht" ein Bericht, der freiwillig von einer Person vorgelegt wird, die an einem Vorfall beteiligt war oder einen solchen beobachtet hat; der Bericht wird von der Organisation, der er vorgelegt wird, so behandelt, daß die Vertraulichkeit gewährleistet ist;

"Flugverbot" der formelle Beschluß, wonach einem Luftfahrzeug der Weiterflug untersagt wird;

"Internationale Sicherheitsstandards" die Sicherheitsstandards gemäß den Anhängen zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, unterzeichnet am 7. Dezember 1944 in Chicago, in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung;

"Vorfeldinspektion" die Prüfung an Bord und außerhalb eines Luftfahrzeugs, bei der sowohl die Gültigkeit der Papiere des Luftfahrzeugs und seiner Besatzung als auch der äußere Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung geprüft werden;

"Luftfahrzeug aus Drittländern" ein Luftfahrzeug, das von einem Luftverkehrsunternehmen betrieben wird, dessen Luftverkehrsbetreiberschein von einem Staat ausgestellt wurde, der nicht Mitgliedstaat der Gemeinschaft ist.

Artikel 4

Sammlung von Informationen

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sammeln sämtliche Informationen, die für die Erreichung der in Artikel 1 dieser Richtlinie festgelegten Zielsetzung als nützlich erachtet werden; dazu gehören:
 - wichtige Sicherheitsinformationen, insbesondere in Form von:
 - Fluggastbeschwerden,
 - Pilotenberichten,
 - Berichten von Wartungseinrichtungen,
 - Berichten über besondere Vorkommnisse;

- b) Es werden — mit mindestens wöchentlicher Frequenz — 10% der Flugbewegungen von Luftfahrzeugen geprüft,
- über deren Betreiber ein Standardbericht gemäß Artikel 4 erstellt worden ist;
 - deren Betreiber — oder das Land, in dem dieser Betreiber niedergelassen ist — bereits Gegenstand einer Entscheidung gemäß Artikel 9 gewesen ist.
2. Die Vorfeldinspektion wird in Übereinstimmung mit dem in Anhang 2 festgelegten Verfahren durchgeführt; dazu wird ein Vorfeldinspektionsbericht verwendet, der zumindest die im Musterformular in Anhang 1 aufgeführten Positionen enthalten muß. Nach Abschluß der Vorfeldinspektion erhält der Luftfahrzeugführer eine Durchschrift des Vorfeldinspektionsbericht.
3. Bei der Durchführung einer Vorfeldinspektion gemäß dieser Richtlinie gewährleistet die zuständige Behörde, daß unnötige Verzögerungen vermieden werden.

Artikel 6

Informationsaustausch

1. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten beteiligen sich an einem gegenseitigen Informationsaustausch.
2. Alle in Artikel 4 Absatz 1 genannten Standardberichte und die in Artikel 5 Absatz 2 genannten Vorfeldinspektionsberichte werden den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Kommission auf Antrag unverzüglich zur Verfügung gestellt.
3. Wenn ein Standardbericht mögliche Sicherheitsrisiken zeigt oder ein Vorfeldinspektionsbericht darauf hinweist, daß ein Luftfahrzeug nicht mit den internationalen Sicherheitsstandards übereinstimmt und ein Sicherheitsrisiko darstellen kann, wird der Bericht unverzüglich an alle zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und die Kommission übermittelt.

Artikel 7

Schutz der Informationen

- Informationen über Maßnahmen, die im Anschluß an eine Vorfeldinspektion ergriffen werden, wie
 - das Aussprechen eines Flugverbots für ein Luftfahrzeug,
 - die Verweigerung der Einflugerlaubnis für ein Luftfahrzeug oder einen Betreiber,
 - geforderte Abhilfemaßnahmen,
 - Kontakte mit der zuständigen Behörde des Landes, in dem der Betreiber niedergelassen ist;
- weitere Informationen über den Betreiber wie
 - durchgeführte Abhilfemaßnahmen und
 - erneut aufgetretene Mängel.

Diese Informationen werden auf einem Standardberichtsformular festgehalten, das zumindest die im Musterformular in Anhang 1 aufgeführten Positionen enthalten muß.

2. Andere Organisationen, die unabhängig von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten arbeiten und deren Tätigkeiten die Sammlung von Berichten über Luftverkehrsvorfälle (einschließlich vertraulicher Berichte) umfassen, können ebenfalls zu dem in Artikel 6 beschriebenen Informationsaustausch beitragen.

Artikel 5

Vorfeldinspektion

1. Die zuständige Behörde jedes Mitgliedstaates stellt sicher, daß auf seinen Flughäfen landende Luftfahrzeuge aus Drittländern, bei denen der Verdacht der Nichteinhaltung internationaler Sicherheitsstandards besteht, Vorfeldinspektionen wie nachfolgend beschrieben unterzogen werden:
 - a) Es werden alle Luftfahrzeuge inspiziert,
 - die Anzeichen für einen schlechten Wartungszustand oder offensichtliche Schäden oder Mängel aufweisen;
 - bei denen seit dem Einflug in den Luftraum eines Mitgliedstaates außergewöhnliche Manöver beobachtet wurden;
 - bei denen im Rahmen einer vorangegangenen Vorfeldinspektion Mängel entdeckt wurden, soweit diese Mängel nicht behoben wurden;

1. Die gemäß Artikel 6 ausgetauschten Informationen werden ausschließlich für die Zwecke dieser Richtlinie genutzt und allein den beteiligten zuständigen Behörden und der Kommission zugänglich gemacht.
2. Die Vertraulichkeit von freiwilligen Informationen, insbesondere Informationen der Besatzungen von Luftfahrzeugen, die Vorfeldinspektionen unterzogen werden, wird durch die gründliche Unkenntlichmachung der Quelle derartiger Informationen gewährleistet.

Artikel 8

Flugverbote

1. Bei einer Nichteinhaltung der internationalen Sicherheitsstandards, durch die sich ein eindeutiges Sicherheitsrisiko ergibt, spricht die zuständige Behörde, die die Vorfeldinspektion durchführt, ein Flugverbot für das Luftfahrzeug aus, bis das Risiko beseitigt ist.
2. Im Falle eines Flugverbotes informiert die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Inspektion durchgeführt wurde, unverzüglich die zuständigen Behörden der betroffenen Staaten.
3. Wenn die in Absatz 1 genannten Mängel auf dem Flughafen, auf dem die Inspektion durchgeführt wird, nicht vollständig beseitigt werden können, kann die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Inspektion durchgeführt wurde, in Zusammenarbeit mit dem Staat, der für den Betrieb des betreffenden Luftfahrzeugs verantwortlich ist, die Bedingungen festlegen, unter denen das Luftfahrzeug sicher ohne zahlende Fluggäste zu einem anderen Flughafen geflogen werden könnte, auf dem eine Behebung der Mängel möglich ist.
4. In dem in Absatz 3 genannten Fall setzt die zuständige Behörde des Mitgliedstaates, in dem die Inspektion stattfand, die zuständigen Behörden der Staaten, die von dem betreffenden Luftfahrzeug überflogen werden, sowie des Staates, in dem das Luftfahrzeug zur Reparatur landen wird, davon in Kenntnis.
5. Der Besitzer oder Betreiber des Luftfahrzeugs oder sein Stellvertreter in dem betroffenen Mitgliedstaat hat das Recht, gegen ein Flugverbot der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates Einspruch einzulegen. Ein Einspruch allein bewirkt keine Aussetzung des Flugverbotes.

Artikel 9

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

Auf der Grundlage der gemäß Artikel 4, 5 und 6 zur Verfügung gestellten Informationen kann die Kommission in Übereinstimmung mit dem in Artikel 11 Absatz 2 festgelegten Verfahren je nach der Schwere des festgestellten Sicherheitsrisikos folgende Maßnahmen beschließen:

- systematische Vorfeldinspektionen und andere Überwachungsmaßnahmen bei einem bestimmten Betreiber oder allen Betreibern eines bestimmten Drittlandes;
- ein Verbot oder die Auferlegung von Bedingungen bezüglich der Tätigkeiten eines bestimmten Betreibers oder aller Betreiber eines bestimmten Drittlandes auf Flughäfen der Gemeinschaft bis zur Verabschiedung zufriedenstellender Maßnahmen zur Mängelbeseitigung durch die zuständige Behörde des betreffenden Drittlandes;

Die Kommission informiert den in Artikel 11 genannten Ausschuß über die Ergebnisse eventueller an das betroffene Drittland gerichtete Angebote zur Durchführung einer gründlichen Sicherheitsuntersuchung seiner zuständigen Behörde durch eine Gruppe einschlägig qualifizierter Fachleute.

Artikel 10

Umsetzungsmaßnahmen

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die praktischen Maßnahmen zur Umsetzung der Artikel 4, 5 und 6 sowie über die dafür aufgewendeten Mittel.
2. Die Kommission kann in Übereinstimmung mit dem in Artikel 11 Absatz 2 festgelegten Verfahren Maßnahmen treffen, um die Umsetzung der Artikel 4, 5 und 6 zu erleichtern; dazu gehören z.B.:
 - die Erstellung eines Verzeichnisses der zu sammelnden Informationen,
 - die genaue Festlegung des Inhalts von Vorfeldinspektionen und der dafür geltenden Verfahren,
 - die Definition des Formats für die Datenspeicherung und -verbreitung,
 - Schaffung oder Unterstützung der entsprechenden Stellen für die Verwaltung oder den Einsatz der für Datenerfassung und -austausch notwendigen Instrumente.

Artikel 11

Ausschuß

1. Die Kommission wird von einem beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt — gegebenenfalls nach Abstimmung — seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen. Darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht, zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 12

Strafen

1. Die Mitgliedstaaten legen für den Fall einer Nichteinhaltung der einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie einen Strafenkatalog fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen auch durchgesetzt werden. Die Strafen müssen wirksam und verhältnismäßig sein und abschreckenden Charakter haben.
2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen vor dem mit; spätere Änderungen dieser Bestimmungen werden so bald wie möglich mitgeteilt.

Artikel 13

Umsetzung der Richtlinie

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Juli 1998 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

2. Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

²³Signature

ANHANG 1

Nationale Luftfahrtbehörde (*Name*)

(*Land*)

SAFA
Standardbericht

1. Nr.

2. Quelle:

3. Datum:

5. (nicht genutzt)

4. Ort:

6. Luftverkehrsunternehmen

7. Nr. des Luftverkehrsbetreiberscheins
(AOC-Nr.)

8. Land

9. Nationale Luftfahrtbehörde

10. Strecke: von

12. Strecke: nach

11. Flugnummer

13. Flugnummer

14. gechartert von

(falls zutreffend)

15. Nationale Luftfahrtbehörde des
Charterunternehmens

16. Typ des Luftfahrzeugs

17. Eintragungszeichen

18. Seriennummer

19. Besatzung: Ausstellungsland der Erlaubnisscheine

20. Bemerkungen:

21 (nicht genutzt)

22. Name des nationalen Koordinators

23. Unterschrift

ANHANG 2

- I. Die Vorfeldinspektion sollte je nach der zur Verfügung stehenden Zeit alle oder eine Reihe der nachstehenden Aspekte betreffen:
 1. Prüfung der für internationale Flüge notwendigen Papiere auf Vorhandensein und Gültigkeit; dazu gehören z.B. Eintragungsschein, Bordbuch, Lufttüchtigkeitszeugnis, Erlaubnisscheine der Besatzungsmitglieder, Bordsfunklizenz, Liste von Fluggästen und Fracht.
 2. Prüfung der Besatzungszusammensetzung und -qualifikation auf Einhaltung der Anforderungen gemäß Anhang 1 und Anhang 6 des Abkommens von Chicago.
 3. Prüfung der Betriebsdokumente (Flugdaten, Betriebsflugplan, technisches Protokoll) und der Flugvorbereitung, um nachzuweisen, daß der Flug gemäß Anhang 6 des Abkommens von Chicago vorbereitet wurde.
 4. Prüfung folgender Dokumente und Ausrüstungen, die für den internationalen Luftverkehr gemäß Anhang 6 des Abkommens von Chicago erforderlich sind, auf Vorhandensein und Zustand:
 - Luftverkehrsbetreiberschein (AOC)
 - Lärm- und Emissionsbescheinigung
 - Betriebshandbuch (einschließlich MEL⁹) und Flughandbuch
 - Sicherheitsausrüstung
 - Kabinensicherheitsausrüstung
 - Ausrüstung für den jeweiligen Flug, einschließlich Funkübertragungs- und navigationsausrüstung, Flugschreiber.
 5. Prüfung des Zustands des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung (einschließlich Prüfung auf Schäden und Reparaturen) zur Gewährleistung der Übereinstimmung mit den Standards gemäß Anhang 8 des Abkommens von Chicago.
- II Nach der Vorfeldinspektion wird ein Vorfeldinspektionsbericht erstellt, der die hier beschriebenen allgemeinen Informationen enthält; zusätzlich wird eine Liste der geprüften Punkte mit Angaben zu eventuell aufgetretenen Mängeln und gegebenenfalls besonderen Bemerkungen erstellt.

⁹ Minimum Equipment List

ANHANG 2

**Nationale Luftfahrtbehörde (Name)
(Land)
SAFA
Vorfeldinspektionsbericht**

1. Nr.
 2. Quelle:
 3. Datum:
 4. Ort:
 5. Ortszeit:
 6. Luftverkehrsunternehmen
 7. Nr. des Luftverkehrsbetreiberscheins
(AOC-Nr.)
 8. Land
 9. Nationale Luftfahrtbehörde
 10. Strecke: von
 11. Flugnummer
 12. Strecke: nach
 13. Flugnummer
 14. gechartert von
(falls zutreffend)
 15. Nationale Luftfahrtbehörde des
Charterunternehmens
 16. Typ des Luftfahrzeugs
 17. Eintragungszeichen
 18. Seriennummer
 19. Besatzung: Ausstellungsland der Erlaubnisscheine
 20. Bemerkungen:
 21. Namen der Inspektoren
- Dieser Bericht enthält Angaben über die Ergebnisse der Inspektion und gilt keinesfalls als Bescheinigung dafür, daß das Luftfahrzeug für den geplanten Flug geeignet ist.*
22. Name des nationalen Koordinators
 23. Unterschrift

ANHANG 2

Nationale Luftfahrtbehörde (Name)
(Land)

Position	Geprüft	Bemerkung
A. Kanzel A.1 Dokumente 1. Handbücher 2. Eintragungsbescheinigung 3. Lärmbescheinigung (falls zutreffend) 4. Versicherungsdokumente 5. Luftverkehrsbetreiberzeugnis (AOC) 6. Funklizenz 7. Lufttüchtigkeitszeugnis A.2 Flugdaten 8. Betriebsflugplan 9. Lastverteilung A.3 Sicherheitsausrüstung 10. Handfeuerlöscher 11. Rettungswesten 12. Sitzgurte 13. Sauerstoffversorgung A.4 Besatzungszeugnisse 14. Betriebspersonal A.5 Technisches Protokoll 15. Unterhaltsbescheinigung 16. Aufgetretene Mängel 17. Einhaltung der Wartungsvorschriften 18. Bereitstellungsarbeiten		
B. Sicherheitsausrüstung/Kabine 19. Erste Hilfe Ausrüstung 20. Medizinische Notfallausrüstung 21. Handfeuerlöscher 22. Äxte und Brechstangen 23. Rettungswesten 24. Sicherheitsgurte 25. Notausstiege, Beleuchtung und Markierung 26. Notrutschen 27. Sicherheitsvorschriften		
C. Zustand des Luftfahrzeugs 28. Allgemeiner äußerer Zustand 29. Türen und Luken 30. Steuerorgane 31. Räder und Reifen 32. Fahrwerk 33. Fahrwerkschächte 34. Einlauf- und Strahlaustrittsdüsen 35. Gebläseschaufeln 36. Propeller 37. Auffällige Reparaturen 38. Auffällige Schäden (nicht repariert) 39. Lecks		

Finanzbogen

BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen

HAUSHALTSLINIE(N)

B2.702 Verkehrssicherheit

RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 84 Absatz 2

BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

Allgemeines Ziel der Maßnahme

Beitrag zur Erhöhung der Luftverkehrssicherheit durch eine Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen.

Dauer der Maßnahme und ggf. Bestimmungen über ihre Erneuerung oder Verlängerung

Unbegrenzt

EINSTUFUNG DER AUSGABEN/EINNAHMEN

Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

Getrennte Mittel (GM)

ART DER AUSGABEN/EINNAHMEN

- Zuschuß zwecks Kofinanzierung mit anderen öffentlichen und/oder privaten Geldgebern

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Berechnungsweise für die Gesamtkosten der Maßnahme

Die im nächsten Jahr anfallenden Kosten für das gesamte Programm wurden unter Verwendung der für die nationalen Zivilluftfahrtbehörden in Europa geltenden Normen berechnet. Diese Kostenangaben werden derzeit für Haushaltsschätzungen in anderen internationalen Organisationen wie der ECAC (Europäische Zivilluftfahrtkonferenz) oder den JAA (Gemeinsame Luftfahrtbehörden) verwendet, da die unter diese Richtlinie fallenden Tätigkeiten in enger Zusammenarbeit mit diesen beiden Organisationen ausgearbeitet werden.

Die Normen können wie folgt zusammengefaßt werden: Personal: 400 ECU/Manntag; Aufenthaltsvergütung: 200 ECU/Tag; Reisekosten: durchschnittlich 1000 ECU/Reise.

Die Gesamtkosten, einschließlich Einführungskosten, werden für das erste Jahr auf 3 147 100 ECU (s. vorläufiger Haushalt im Anhang) geschätzt.

Es wird vorgeschlagen, die Beteiligung der Kommission auf etwa 10 %, d.h. 300 000 ECU, zu begrenzen.

Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Verpflichtungsermächtigungen in Millionen ECU

(aktuelle Preise)

Aufschlüsselung	1997
Zuschuß zur Einführung sowie zum ersten Jahr der Durchführung des Programms	300 000
Gesamt	300 000

VORGESEHENE BETRUGSBEKÄMPFUNGSMASSNAHMEN

Kontrollen durch die zuständigen Kommissionsdienststellen anhand von Kostennachweisen und ggf. Vor-Ort-Kontrollen.

ANGABEN ZUR KOSTEN-WIRKSAMKEITS-ANALYSE

Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

- Ziel ist die Erhöhung der Luftverkehrssicherheit durch die Überprüfung der Einhaltung der internationalen Sicherheitsstandards durch Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen gemeinschaftsfremde Luftfahrzeuge, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen, einer Inspektion unterzogen werden, Informationen über diese Luftfahrzeuge müssen gesammelt und verbreitet werden, und es ist sicherzustellen, daß Abhilfemaßnahmen getroffen werden.
- Der Zuschuß geht an die internationale Organisation (JAA), die das gesamte Programm im Auftrag der einzelnen Staaten organisieren und koordinieren wird.
- Da das allgemeine Ziel darin besteht, die Luftverkehrssicherheit dadurch zu erhöhen, daß Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern die internationalen Sicherheitsstandards in zufriedenstellendem Maße einhalten, bilden die europäischen Bürger, die mit dem Flugzeug reisen und in der Nähe von Flughäfen leben, die wichtigste Zielgruppe.

Begründung der Maßnahme

Jeder Mitgliedstaat wird für die Durchführung der Inspektionen auf seinen Flughäfen verantwortlich sein, doch ein koordiniertes Programm — einschließlich der Speicherung und Verbreitung von Daten sowie der zeitweiligen Bereitstellung von Inspektoren — bietet die kostenwirksamste Lösung zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung des Programms in der gesamten Gemeinschaft, wodurch vermieden wird, daß Luftverkehrsunternehmen aus Drittländern bestimmte Flughäfen oder Mitgliedstaaten anfliegen, um eine Inspektion zu umgehen.

Follow-up und Bewertung der Maßnahme

- Die Kommission wird die Durchführung und Leitung des Programms als Mitglied eines speziell eingesetzten Lenkungsausschusses genau überwachen.

VERWALTUNGS-AUSGABEN (ABSCHNITT III, TEIL A DES HAUSHALTSPLANS)

Die tatsächliche Abrufung der erforderlichen Verwaltungsmittel wird von der jährlichen Entscheidung der Kommission über die Mittelzuweisung abhängen, wobei die Personalstärke und die von der Haushaltsbehörde genehmigten zusätzlichen Beträge berücksichtigt werden.

201/97

Auswirkungen auf den Personalbestand

Stellenart		Für die Verwaltung der Maßnahme abgestelltes Personal		Quelle		Dauer
		<u>Planstellen</u>	<u>Befristete Stellen</u>	Bestehende Ressourcen in der betroffenen GD oder Abteilung	Zusätzliche Ressourcen	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	1		1		unbefristet
	B	1		1		unbefristet
	C					
Sonstige Ressourcen						
Gesamt		2		2		

Finanzielle Auswirkungen durch das zusätzliche Personal

in ECU

	Beträge	Berechnungsweise
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstige Ressourcen (Angabe der Haushaltslinie)		
Gesamt		

Die jährlichen Ausgaben für das für die Durchführung dieser Maßnahme erforderliche Personal werden bei Abrufung bestehender Mittel bereitgestellt werden:
Beamte (Titel A1, A2, A4, A5): 200 000 ECU/Jahr.

Erhöhung anderer Verwaltungsausgaben aufgrund der Maßnahme

in ECU

Haushaltslinie	Beträge	Berechnungsweise
Gesamt		

Die jährlichen Ausgaben für Dienstreisen, die für die Durchführung der Maßnahme erforderlich sind, werden bei Abrufung bestehender Mittel bereitgestellt werden:

Artikel A-130 — 6 300 ECU/Jahr

06.06.97**Beschluß**
des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen

KOM(97) 55 endg.; Ratsdok. 6161/97

Der Bundesrat hat in seiner 713. Sitzung am 6. Juni 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat begrüßt die Bestrebungen der Europäischen Gemeinschaft, durch Einführung einer Sicherheitsuntersuchung von Flugzeugen aus Drittländern, die auf Flughäfen in der Gemeinschaft landen, einen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit zu leisten.
2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, daß der Richtlinienvorschlag in Artikel 5 Abs. 1 Buchstabe a insoweit ergänzt wird, daß Vorfeldinspektionen auch dann durchgeführt werden, wenn sich Anhaltspunkte für eine mangelnde wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Luftfahrtunternehmens ergeben, weil dann die Möglichkeit besteht, daß aus wirtschaftlichen Erwägungen vorgeschriebene Sicherheitsstandards nicht eingehalten werden.
3. Der Bundesrat geht davon aus, daß die Durchführung der Sicherheitsuntersuchungen auch weiterhin durch die mit Vorfeldkontrollen befaßte Luftverkehrs-Sicherheitsgruppe beim Luftfahrt-Bundesamt wahrgenommen wird und sich für die Länder keine zusätzlichen Personal- und Sachkosten ergeben.